Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/935

12. 10. 87

Sachgebiet 93

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zu einem europäischen Netz für Hochgeschwindigkeitszüge

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

— in Kenntnis der Entschließungsanträge[1]) zu den Hochgeschwindigkeitszügen,

— unter Hinweis auf seine bisherigen Entschließungen zu diesem Thema,

— in Kenntnis des technischen Berichts „Fortschritte auf dem Wege zu einem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz" der Kommission (KOM(86) 341/endg.),

— unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. April 1987 zu dem Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat (KOM(86) 340 endg. – Dok. C2-69/86) für eine Verordnung betreffend die Gewährung einer finanziellen Unterstützung im Rahmen eines mittelfristigen Verkehrsinfrastrukturprogramms und über die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturpolitik der Europäischen Gemeinschaft[2]),

— in Kenntnis der Mitteilungen der Kommission im Bereich der Finanzierungstechnik und des Vorschlags für eine Entscheidung des Rates über die Finanzierung großer Infrastrukturen (KOM(86) 722 – Dok. C2-200/86),

— unter Hinweis auf die Artikel 74, 75 Abs. 1 und 3, Artikel 77, 83 und 84 des EWG-Vertrags (ergänzt durch Artikel 84 Abs. 6 der Einheitlichen Akte) zum Verkehrsbereich,

— in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses (Dok. A2-79/87),

[1]) Dok. B2-1530/85 (Roux), B2-1546/85 (Remacle), B2-1677/85 (André), B2-43/86 (Pöttering), B2-212/86 (Vandemeulebroucke), B2-451/86 (Gasòliba i Böhm), B2-814/86 (Happart), B2-1215/86 (Bandres Molet), B2-1340/86 (van Aerssen) und B2-274/87 (Glinne und Remacle)

[2]) Siehe Protokoll von diesem Tag.

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments – 26078 – vom 6. Oktober 1987.
Das Europäische Parlament hat die Entschließung in der Sitzung vom 16. September 1987 angenommen.

A. nach Kenntnisnahme der laufenden Initiativen in den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Entwicklung von Technologien, Methoden und Infrastrukturmaßnahmen zur Einführung eines Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge für den Personen- und Güterverkehr,

B. überzeugt von der Notwendigkeit, daß Lösungen, die derzeit erprobt oder vorbereitet werden, miteinander kompatibel sein müssen, damit die Züge der neuen Generation im gesamten Gemeinschaftsnetz einsetzbar sind,

C. in der Erkenntnis, daß die Entwicklung des Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge ein wichtiges Element für die Neubelebung des Personen- und Güterverkehrs per Eisenbahn auf dem Kontinent im Rahmen einer Strategie der harmonischen Entwicklung und Integration der verschiedenen Verkehrsarten darstellt,

D. in der Überzeugung, daß der Aufbau und die Nutzung des Hochgeschwindigkeitsnetzes nicht zu Lasten der existierenden öffentlichen Verkehrsmittel gehen darf,

E. in dem Bewußtsein, daß die Entwicklung eines Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge kohärente Maßnahmen seitens der Gemeinschaft, der Mitgliedstaaten und der öffentlichen wie privaten Unternehmen erfordert, die an diesem Projekt beteiligt sind, und zwar in den Phasen der Forschung, Ausführung und Verwaltung der entsprechenden Strukturen und Infrastrukturen —

1. bestätigt die in der zuvor erwähnten Entschließung vom 6. April 1987 enthaltenen Vorstellungen betreffend die Finanzierung eines mittelfristigen Infrastrukturprogramms, dem zufolge ein Gemeinschaftsprogram zur Verwirklichung eines europäischen Netzes von Hochgeschwindigkeitszügen eines der vorrangigen Ziele der künftigen Schienenverkehrspolitik ist; ist vor diesem Hintergrund der Ansicht, daß die Rolle der Gemeinschaft in erster Linie die eines Koordinators und Katalysators der Initiativen der Mitgliedstaaten sowie der öffentlichen und privaten Unternehmer sein muß, und zwar unter Berücksichtigung folgender Prioritäten:

   — Entwicklung neuer Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge als Anreiz für einen umfassenden Aufschwung des Schienenverkehrs innerhalb der Gemeinschaft, so daß die neuen Maßnahmen harmonisch mit der Modernisierung des übrigen Eisenbahnnetzes einhergehen;

   — Förderung einer engeren Anbindung der Randregionen der Gemeinschaft wie der Iberischen Halbinsel, Griechenlands, des italienischen Mezzogiorno und der Inseln an das Zentrum des Gemeinschaftsgebiets durch eine entsprechende Planung und Verwirklichung der neuen Linien;

   — Förderung einer möglichst wirksamen Verbindung des Schienennetzes der Gemeinschaft mit den Netzen der Länder Nord- und Osteuropas im Rahmen der Arbeiten der

zuständigen internationalen Organisationen (UN-Wirtschaftskommission für Europa – Genf);

— Berücksichtigung der Notwendigkeit leistungsfähiger lokaler und regionaler Verkehrsanschlüsse sowie des Bedarfs an Parkmöglichkeiten bei der Prüfung der Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit eines europäischen Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge; ferner sind die Auswirkungen auf Umwelt und Sicherheit abzuwägen;

— bei der Festlegung neuer möglicher Strecken für neue Hochgeschwindigkeitszüge sollte die Voraussetzung gelten, daß die Berichterstattung bezüglich der Umweltverträglichkeitsprüfung, wie sie in der Richtlinie EG/337/85 vorgesehen ist, uneingeschränkt durchgeführt wird;

im Bereich der Forschung

2. hält die Fortführung der von der Kommission in die Wege geleiteten Studien über die Durchführbarkeit eines europäischen Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge sowie zur Kompatibilität mit den anderen Verkehrsnetzen für angebracht, wobei die Ermittlung und Auswertung der nationalen und lokalen Daten im Rahmen des TASC-Systems verbessert und vertieft werden sollten;

3. ist davon überzeugt, daß die Erforschung und Entwicklung von Zukunftstechnologien, wie z. B. im Bereich der Magnetschwebetechnik, wie sie in einigen Mitgliedstaaten durchgeführt werden, mit Unterstützung der Gemeinschaft erfolgen sollten, und zwar entweder über eine Beteiligung an der Durchführung von Pilotvorhaben oder im Rahmen allgemeiner Forschungsprogramme, die von ihr gefördert werden oder an denen sie sich beteiligt (bzw. neue COST-Maßnahmen oder das EUREKA-Vorhaben);

im Bereich der Verwirklichung des im europäischen Interesse liegenden Systems

4. hält es auf der Grundlage der in den vorausgehenden Ziffern erläuterten Gegebenheiten und Erfahrungen für sinnvoll, ein Aktionsprogramm im Gemeinschaftsinteresse zur Entwicklung eines Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge festzulegen unter Berücksichtigung der Daten, die sich ergeben aus:

— internationalen Übereinkommen, wie dem von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Genf vorgelegten europäischen Abkommen über die großen internationalen Eisenbahnlinien (ACT-Abkommen);

— bereits bestehenden oder geplanten internationalen Vorhaben und Initiativen an den wichtigsten Verkehrsachsen der Gemeinschaft, wie dem Kanaltunnel (GB/F), der Strecke Paris–Brüssel–Lüttich–London–Amsterdam–Köln (F/B/GB/NL/D), der Strecke Amsterdam–Mailand (NL/D/CH/I), der Strecke Paris–Madrid–Lissabon (F/E/P), den Vorhaben für neue Alpentunnel, wie Brenner, Splügel und Sankt Gotthard

(D/CH/A/I) und den Vorhaben zur Anbindung Griechenlands an die übrige Gemeinschaft über jugoslawisches und italienisches Staatsgebiet;

— der nationalen Verkehrsplanung;

— Infrastrukturmaßnahmen, die eine größtmögliche und wirksame Einführung des europäischen Systems von Hochgeschwindigkeitstrassen begünstigen, wobei nach und nach im gesamten Gemeinschaftsbereich die entsprechende Spurweite vereinheitlicht wird;

hält den Bau einer neuen Strecke nur dann für gerechtfertigt, wenn sie in bezug auf die Fahrtdauer wesentliche Vorteile bringt und eine gewisse Nachfrage befriedigt; wenn diese Bedingungen nicht erfüllt sind, ist der Verbesserung der bestehenden Eisenbahnstrecken Vorrang zu geben;

bewertet den Vorschlag für ein europäisches Netz für Hochgeschwindigkeitszüge in der Anlage zur Mitteilung der Kommission [KOM(86) 341 endg.] (siehe Anlage) als Bezugsrahmen, der auf der Basis des vorstehend Gesagten fortzuschreiben ist, positiv; ist der Auffassung, daß dieser Vorschlag in eine Empfehlung des Rates an die Mitgliedstaaten umgewandelt werden sollte, und zwar noch vor Annahme der nachstehend beschriebenen Regelung;

5. wünscht eine Förderung der vorgesehenen Initiativen des Programms, die vorstehend als „im Gemeinschaftsinteresse" bezeichnet werden, wie folgt:

a) direkte oder indirekte finanzielle Unterstützung der Gemeinschaft nach dem in dem Vorschlag für eine Verordnung über ein mittelfristiges Verkehrsinfrastrukturprogramm oder in dem Entwurf für einen Beschluß des Rates zur Finanzierung großer Infrastrukturen von europäischem Interesse vorgesehenen Muster;

b) durch besondere rechtliche Maßnahmen, die folgendes gewährleisten:

— größere Transparenz und Öffnung der öffentlichen Auftragsvergabe, allerdings unter Förderung der Festlegung gemeinsamer Lastenhefte von seiten der Eisenbahnunternehmen;

— Abschluß von Vereinbarungen zwischen Unternehmen, auch in Abweichung von Artikel 85 Abs. 1 des EWG-Vertrags, wie bereits im Fall der „X Open Group" im Bereich der Telekommunikation geschehen; Stärkung der Gemeinschaftsbestimmungen über Unternehmenszusammenschlüsse (EWIV)[3], um auch im Bereich der Eisenbahnen die Bildung von Konsortien wie dem Airbus-Konsortium im Flugzeugbau zu ermöglichen;

---

[3]) Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung: Verordnung des Rates 2137/85 EWG vom 25. Juli 1985 – Abl. Nr. L 199 vom 30. Juli 1985

— gemeinsame Normen und technische Merkmale sowohl hinsichtlich der Infrastruktur als auch was die Züge anbelangt im Hinblick auf eine tatsächliche Benutzbarkeit des gesamten Eisenbahnnetzes (das heute mit verschiedenen Stromspannungen und Spurweiten arbeitet);

— einheitliche Sicherheitskriterien für das gesamte künftige Eisenbahnnetz (durch die Anwendung fortgeschrittener technologischer Lösungen, wie im Falle des von der französischen Eisenbahngesellschaft entwickelten ASTREE-Projekts);

6. vertritt die Auffassung, daß, um den Dienststellen der Kommission die für die Definition des Vorhabens nach den oben genannten Bedingungen erforderliche organisatorische Unterstützung zu leisten, der Infrastruktur-Ausschuß gemäß Entscheidung des Rates Nr. 78/174/EWG in enger Verbindung mit den folgenden Instanzen tätig werden sollte:

   — den zuständigen Verwaltungen der Mitgliedstaaten,

   — den Eisenbahngesellschaften,

   — den wichtigsten europäischen Industrien für die Herstellung von Eisenbahnmaterial,

   — qualifizierten Forschungsinstituten

   und wünscht, daß es über seinen Verkehrsausschuß regelmäßig über den Stand der Initiativen im Zusammenhang mit der Verwirklichung des europäischen Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge informiert wird;

im Bereich von Initiativen außerhalb der Gemeinschaft

7. fordert die Kommission und den Rat auf, die Rolle der Gemeinschaft im Rahmen der internationalen Abkommen aufzuwerten, wie dies beim AETR-Übereinkommen[4]) der Fall war, indem sie sich insbesondere für die Beteiligung der Gemeinschaft an dem Abkommen über die großen Eisenbahnlinien Europas (ACT-Abkommen) einsetzen, das bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Genf zur Ratifizierung ausliegt, und die Entwicklung der Beziehungen zu den EFTA-Ländern im Hinblick auf eine Lösung der großen Transitprobleme (Österreich, Schweiz, Jugoslawien) und die Verbindung zum skandinavischen Raum fördert;

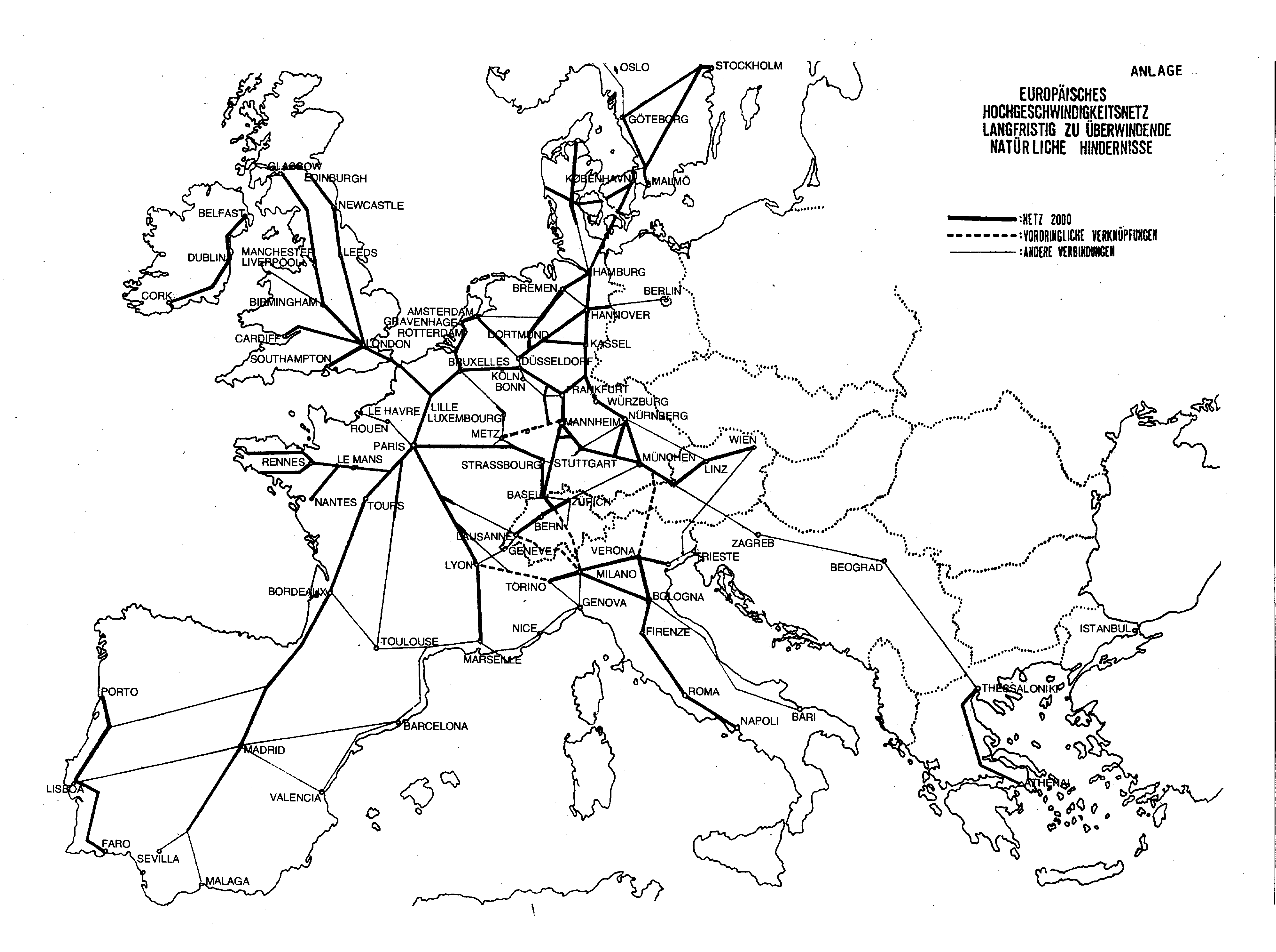
8. fordert die Kommission und den Rat auf, die Koordinierung der Gemeinschaftsforschung mit den Vorhaben der europäischen Konferenz der Verkehrsminister sowie denjenigen des Europarates voranzutreiben;

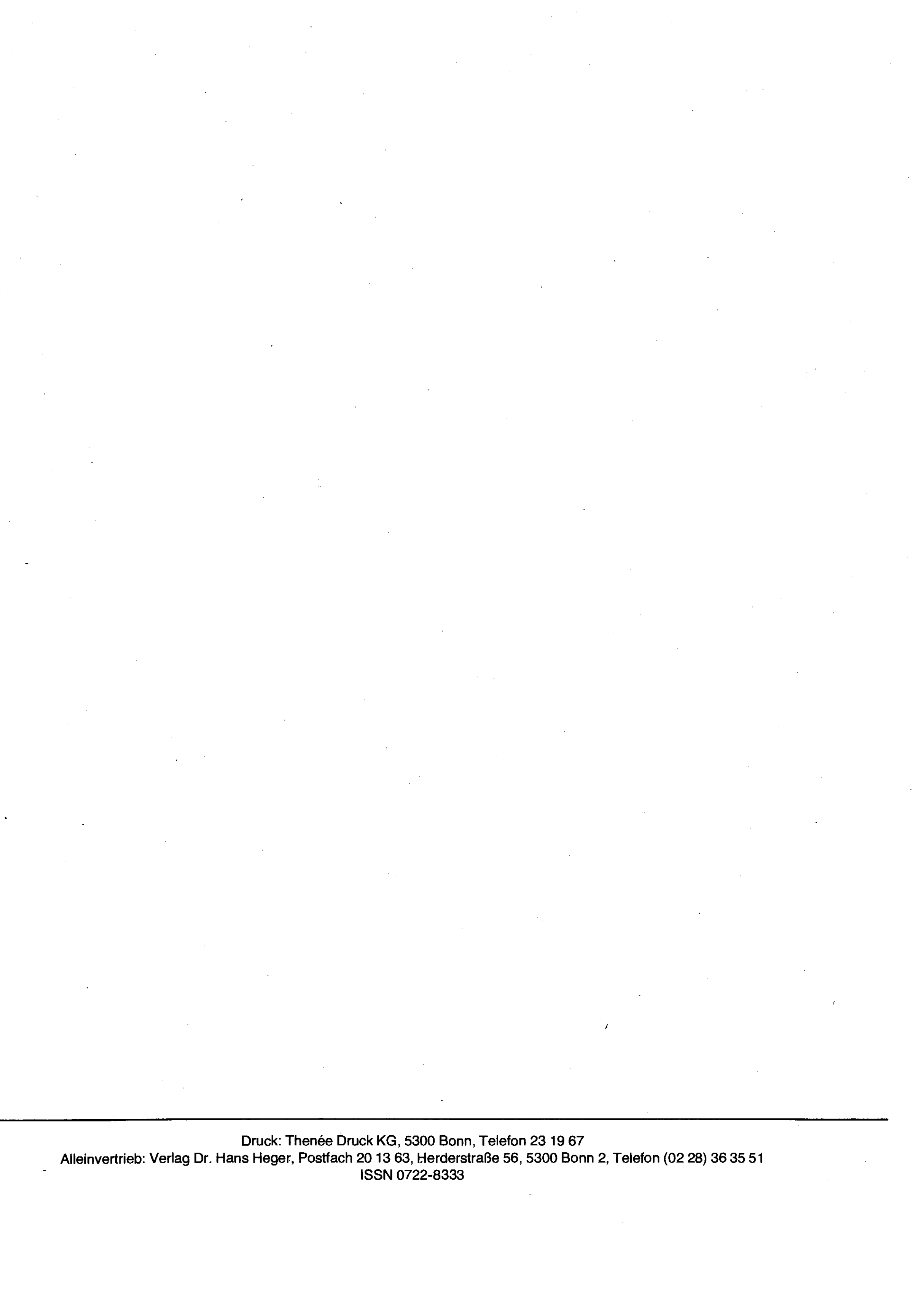
9. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission, dem Rat, den Parlamenten und Regierungen der Mit-

---

[4]) Europäisches Übereinkommen über die Arbeit der im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrzeugbesatzungen: Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (Gegenstand der Rechtssache 22/70 des Gerichtshofes vom 31. März 1971)

gliedstaaten sowie den oben genannten internationalen Organisationen, dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und der Gruppe der zwölf Eisenbahngesellschaften der Mitgliedsländer der Gemeinschaft zu übermitteln.


ANLAGE
EUROPÄISCHES
HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ
LANGFRISTIG ZU ÜBERWINDENDE
NATÜRLICHE HINDERNISSE
:NETZ 2000
:VORDRINGLICHE VERKNÜPFUNGEN
:ANDERE VERBINDUNGEN
OSLO
STOCKHOLM
GÖTEBORG
KØBENHAVN
MALMÖ
GLASGOW
EDINBURGH
NEWCASTLE
BELFAST
DUBLIN
MANCHESTER
LIVERPOOL
LEEDS
CORK
BIRMINGHAM
CARDIFF
LONDON
SOUTHAMPTON
AMSTERDAM
GRAVENHAGE
ROTTERDAM
HAMBURG
BREMEN
BERLIN
HANNOVER
DORTMUND
KASSEL
BRUXELLES
DÜSSELDORF
KÖLN
BONN
FRANKFURT
WÜRZBURG
LILLE
LUXEMBOURG
LE HAVRE
ROUEN
METZ
MANNHEIM
NÜRNBERG
PARIS
RENNES
LE MANS
STRASSBOURG
STUTTGART
MÜNCHEN
WIEN
LINZ
NANTES
TOURS
BASEL
ZÜRICH
BERN
LAUSANNE
GENEVE
VERONA
TRIESTE
ZAGREB
LYON
TORINO
MILANO
BEOGRAD
BORDEAUX
GENOVA
BOLOGNA
NICE
FIRENZE
ISTANBUL
TOULOUSE
MARSEILLE
PORTO
ROMA
THESSALONIKI
NAPOLI
BARI
BARCELONA
MADRID
LISBOA
VALENCIA
ATHENAI
FARO
SEVILLA
MALAGA



Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333